



Transport  
Canada

Transports  
Canada

Marine

Marine

Government  
of Canada  
TP 938

3 1761 116359415

# THE COASTING TRADE ACT

A position paper dealing with the policy implications  
of a proposed Bill on the Coasting Trade of Canada

CA1  
T 72  
- 77C57

1977



© Minister of Supply and Services Canada 1977

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1977

Catalogue No. T22-36/1977  
ISBN 0-662-01032-9

Nº de catalogue T22-36/1977  
ISBN 0-662-01032-9



Minister  
Transport Canada

Ministre  
Transports Canada

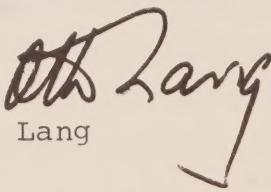
CAI  
T  
-77C57

I am pleased to direct your attention to the enclosed position paper outlining the Government's policy and intentions with respect to legislative changes affecting the coasting trade of Canada.

You will be aware that revision of the coasting trade law was first proposed as part of the Maritime Code Act introduced in the last session of Parliament as Bill C-61 and that subsequently the coasting trade provisions were removed from that Bill so that they could be dealt with on their own and not as part of the larger question of general revision of shipping law.

The position paper outlines the provisions which I will be proposing in the new Bill and explains the difference between this approach to the problem and that contained in the first Bill. The changes which are being made reflect the concerns expressed to me in meetings with my provincial counterparts and are based on detailed discussions which have taken place between my officials and those of the provincial departments most directly affected by the proposed legislation as well as with representatives of industry. This form of consultation has been most beneficial and I believe it has been possible to respond to the concerns which have been expressed without altering the fundamental objectives of the coasting trade policy.

Yours sincerely,

  
Otto Lang

Place de Ville  
Ottawa  
K1A 0N5



Digitized by the Internet Archive  
in 2024 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116359415>

## THE COASTING TRADE ACT

### A position paper dealing with the policy implications of a proposed Bill on the Coasting Trade of Canada

For a number of years the Government has considered the desirability of legislation to revise Part XV of the Canada Shipping Act dealing with the coasting trade of Canada.

In the late 1960's Mr. Howard Darling was commissioned to prepare a study of the matter for the Government and following this report internal discussions were held between interested government departments as well as discussions, at an official level, with those provinces which would be most directly affected by changes in coasting trade policy.

In 1973 Mr. Jean Marchand, as Minister of Transport, announced the Government's intention to proceed with a program with respect to the coasting trade and this announcement was followed by a partial withdrawal from the provisions of the British Commonwealth Merchant Shipping Agreement which agreement provided for equivalent treatment of commonwealth ships in the coasting trade of the various commonwealth countries. This withdrawal did not automatically change the Canadian law. To make that change revision of Part XV of the Canada Shipping Act is necessary.

In 1975 the Government introduced Bill C-61 in parliament. The primary purpose of this Bill was to establish a Maritime Code which would eventually replace the Canada Shipping Act. That Bill included a number of sections dealing with the coasting trade, repealing Part XV of the Canada Shipping Act and establishing a new coasting trade policy for Canada.

At the committee stage it was apparent that while the general provisions of the Maritime Code were acceptable to all parties there was a divergence of opinion with respect to the policy contained in those sections of the Bill dealing with the coasting trade.

Because of that divergence of opinion the coasting trade provisions were removed from the Maritime Code and the code was reintroduced in the current session of parliament as Bill C-41. At the same time a commitment was made by the Minister of Transport to hold discussions with the affected provinces and with industry in anticipation of introducing a new and separate Coasting Trade Bill. Those discussions have been carried out and this position paper includes, as Schedule I a number of draft provisions which reflect those discussions.

The objective of this paper is to explain the Government's fundamental policy with respect to the coasting trade of Canada and to illustrate that policy by reference to the major provisions which will appear in the new legislation. It is hoped that this will be useful to any interested parties wishing to make representations when the Bill is introduced and had reached the committee stage.

To understand the basis of the coasting trade policy it is necessary to examine briefly the regime which was established under the terms of the British Commonwealth Merchant Shipping Agreement and which is still contained in Part XV of the Canada Shipping Act.

Under that regime the coasting trade of Canada, like that of many nations, has always been restricted to some degree. Because of Canada's membership in the Commonwealth however, and specifically because of provisions of the Merchant Shipping Agreement entered into in 1931, the restriction against the use of foreign ships did not apply to ships built and registered in the Commonwealth.

At the time the Commonwealth Agreement was entered into its primary purpose, from Canada's point of view, was to preserve the rights of ships operated from the United Kingdom and from Newfoundland. Newfoundland was a signatory party to the Commonwealth Agreement along with the United Kingdom, the Irish Free State, the Union of South Africa, India, Australia, New Zealand and Canada. Protection of these rights for Newfoundland registered ships is of course no longer necessary and South Africa is no longer a member of the British Common-

wealth. During the interval since 1931 the Commonwealth Agreement has been interpreted as granting benefits to ships registered in all Commonwealth countries including those which did not exist as separate nations at the time the agreement was entered into. At that time the colonies and territories represented in the Commonwealth had few if any registered vessels capable of engaging in the coasting trade of Canada. Today many of these new commonwealth nations are flags of convenience countries with extensive fleets.

Under the Commonwealth Agreement and the Canada Shipping Act commonwealth ships are admitted to the coasting trade of Canada without payment of a fee. Non-commonwealth foreign ships are admitted to the coasting trade on payment of a fee which is based on customs duty. In effect, therefore, a large number of commonwealth flag ships which were not covered by the spirit of the original agreement are given a potential financial advantage over such foreign vessels and vessels of both classes enjoy an economic advantage over Canada ships.

It should also be recognized that where such non-commonwealth foreign vessels are admitted to the trade the payment of customs duty on a proportionate monthly basis bears no relation to the use to which such a ship is put by the Canadian shippers and receivers of goods using the vessel. It is felt that a benefit will be gained by shippers from a system which treats all non-Canadian ships on the same basis providing that the economic factors relating to the shippers' business are taken into account in arriving at a reasonable fee. Unlike the arbitrary figure resulting from a customs duty payment the new fee structure will ensure that where it is necessary for a shipper to use a foreign vessel he may do so at a cost which recognizes his economic circumstances.

In essence, therefore, the Government's policy with respect to the coasting trade is to continue to protect the position of Canadian shipping to some degree but to recognize that, where Canadian shipping is not adequate

for the purpose, ships of all nations should be granted access to the trade on payment of a reasonable fee which reflects the use to which the ship is put and the type and quantity of cargo which is carried.

In the course of discussions which have been held with the provinces most directly affected by the issue, and with industry, a number of the problems which were raised in connection with the coasting trade provisions of Bill C-61 were successfully resolved.

Basically opponents of the earlier Bill did not favour the broad discretion which the legislation gave to the licencing body to determine whether foreign ships should be allowed to enter the trade in individual cases. They wanted safeguards and exceptions to be specified in the legislation itself. This desire will be acceded to in the new Bill.

The provinces and industry also wish to have some assurance that the regime which was being proposed would be less costly to shippers than the present regime. That assurance cannot be given as a position guarantee in individual cases. It can be said however that the cost of using a foreign ship under the present system is arbitrary, unrelated to use and dependant on the market value of the ship. This must be contrasted with the system which will be proposed in the new Bill and which is, in part at least, geared to the economics of the shipper himself and it is therefore likely to be less expensive on the average.

Finally the point was made in discussions with the provinces and with industry that even though the proportion of cargo carried by commonwealth ships at the present time is small the very fact that such ships can be admitted to the trade without payment of a fee helps to maintain low rates on the part of Canadian ship-owners. The position taken with respect to the proposed legislation is that while commonwealth rates are sometimes lower than domestic rates they are more subject to fluctuation because they are based on world shipping rates. The experience of the partial restriction of coasting

trade which was carried out in 1965 indicates that internal competition within the Canadian industry will maintain rates at a low level and on a more stable basis.

In keeping with the policy which has been outlined the Bill will contain a number of provisions which are significantly different from those which appeared in Bill C-61. These may be summarized as follows:

#### 1. STATEMENT OF OBJECTIVE

Discussions with the provinces and with industry made it clear that the coasting trade provisions of Bill C-61 were primarily regarded as restrictive and because of this attitude sufficient attention was not being paid to the many exceptions to the restriction nor to the possibilities created for using foreign ships under the licencing procedure. The Bill will therefore contain a statement of purpose to make it clear that the legislation is designed not only to facilitate greater participation by Canadian ships in the coasting trade but also to provide for service by foreign ships where Canadian ships cannot provide adequate service to the public.

#### 2. STATUTORY EXCEPTIONS

In the earlier legislation the power to make exceptions from the general principle that goods and passengers are to be carried in Canadian ships or licenced foreign ships was, for the most part, left to the area of regulation. In the new Bill however certain statutory exceptions to the general principle will be stated. These include:

- (a) technical exceptions with respect to the repositioning of cargo containers and force majeure situations,
- (b) the carriage of passengers in bona fide international voyages which only incidentally touch at Canadian ports,
- (c) the carriage of goods or passengers, or towage in the

intercoastal trade between Atlantic and Pacific or vice versa, providing however that aspects of that trade may be brought back within the ambit of the coasting trade regime, by regulation, if it appears desirable to do so in future,

- (d) a general power to exclude trades between any ports or places in Canada, by Order in Council, where such exclusion is likely to be of significant benefit to Canada.

With respect to these matters the technical exceptions were originally intended to be contained in regulations. The provisions with respect to passengers are intended to insure that bona fide cruises to foreign ports such as are common on the West Coast of Canada are not covered by the legislation and that a method will be available to enable operators of such ships to obtain advance rulings from the licencing body with respect to their activities. The treatment of the intercoastal trade will be a direct reversal of the manner in which the matter was dealt with in Bill C-61. The general exclusion clause, which did not appear in Bill C-61, is a carry over from the Canada Shipping Act and the Customs Act because representations from industry indicate that this degree of flexibility may be necessary in circumstances which cannot be fully visualized by either industry or government at the present time.

### 3. PERMITS TO COMMONWEALTH FLAG VESSELS CURRENTLY ENGAGED IN THE COASTING TRADE

The so called "grandfather rights" which were included in Bill C-61 will be continued in the new Bill and will be extended, in a minor way, to cover the case of foreign built and registered vessels on which full customs duty has already been paid and where it is felt that some commitment exists on the part of the Government by reason of that payment.

#### 4. LICENCING OF FOREIGN SHIPS

With respect to the licencing procedure there will be a significant change from Bill C-61. That Bill granted a broad discretion to the licencing body to determine whether it was in the public interest to grant a licence to a foreign ship. The new Bill will reduce that discretion but stating explicitly the factors which must be considered by the licencing body in arriving at a decision. These factors, among others, will include -

- (a) The suitability of the foreign ship or any reasonably available Canadian registered ship.
- (b) The rates quoted by all ships potentially available and their effect on the commercial viability of the service.
- (c) The impact of granting the licence on the shipping and receiving industries, the provincial, regional or local economy, or on the Canada shipping industry.

Provision will also be made for receiving representations from all parties interested in an application and for public hearings in cases which the licencing body considers to be controversial.

In spite of the complexity which is added to the legislation by the new safeguards and by the possibility of public hearings, as well as by the appeal procedure, a serious effort will be made in the Bill to simplify procedures and to clarify the times within which applications must be brought and decisions rendered by the licencing body. Provision will also be made for the making of applications within a shorter time period than the normal 30 day period in unusual circumstances and for emergency applications to the Minister as were contained in Bill C-61.

Aside from these changes the licencing provisions will be basically the same as in Bill C-61 allowing licences to be granted for a term of less than one year or for more than one year in special circumstances.

## 5. REGULATIONS

In this area there are also significant changes from the provisions which were contained in Bill C-61. As a result of discussions with provinces and industry it has been concluded that while, in most cases, it is essential to the policy of encouraging full participation by Canadian ships in the coasting trade to charge a fee for the use of a non-Canadian ship, the fee structure should not only relate to the economic ability of the shipper to pay such a fee but should also be sufficiently flexible to ensure that, in the end result, shippers will pay less, on the average, for the use of a non-Canadian ship than is now the case. In order to create that flexibility the Bill will authorize regulations to take into account the shipment of less than full cargoes, the value of the commodities shipped and even, in some cases, the issuance of a licence without fee.

A set of draft regulations is attached to this position paper as Schedule II. It should be emphasized that this draft is included as an illustration of the form which the regulations are likely to take and not as an indication of rigid views with respect to the numerical factors which have been included. For example in the commodity index the same numerical factor has been used with respect to each commodity. If this is unchanged in the final version the effect will be to nullify the commodity index. Whether the numerical factors are changed depends on the representations which are made by interested parties. The list of commodities itself has simply been taken from the customs tariff and may not be sufficiently comprehensive or satisfactory in other aspects. It is important to remember that, in this Bill, as in Bill C-61, regulations must be published in the Canada Gazette before enactment so that an opportunity will exist for interested parties to make representations. The assurance is therefore clearly given that the final version of regulations will represent the views of all interested parties.

## SCHEDULE 1

1. This schedule contains a number of provisions which will be included in the Coasting Trade Bill in substantially the form in which they appear. The bill will of course also include standard provisions relating to enforcement, publication of reports in the Canada Gazette, transitional matters, consequential amendments and proclamation.

### INTERPRETATION

2. In this Act,

"Canadian registered ship" means a ship registered in accordance with Book 11 of the Maritime Code;

"Canadian registered non-duty paid ship" means a foreign built Canadian registered ship in respect of which all applicable customs duty has not been paid;

"Canadian ship" means

- (a) a ship built and registered in Canada, or
- (b) a foreign built Canadian registered ship in respect of which all applicable customs duty has been paid;

"Canadian waters" means the territorial sea of Canada and all internal waters of Canada, whether or not those waters are naturally navigable or artificially made so;

"coasting trade of Canada" includes, except as otherwise provided,

- (a) the carriage of goods by water or, as part of the same voyage, by land and water, and towage, whether directly or by way of a foreign port,
  - (i) from one port or place in Canada to another port or place in Canada,
  - (ii) between a port or place in Canada and any marine structure that is used in the exploration for or exploitation of natural resources in accordance with a permit or licence issued pursuant to an Act of Parliament or of the legislature of a province, or
  - (iii) between marine structures referred to in subparagraph (ii),
- (b) towage or salvage in Canadian waters except in the case of a ship in distress,
- (c) dredging, pipe and cable laying and lifting and exploration for or exploitation of

natural resources, in Canadian waters

(d) the utilization in Canadian waters of a ship in any activity related to an activity specified in paragraphs (a) to (c), and

(e) the carriage of passengers from one port or place in Canada to the same or another port or place in Canada;

"Commission" means the Canadian Transport Commission;

"foreign built ship" means a ship registered or otherwise documented outside Canada;

"intercoastal trade" means the carriage of goods or passengers by water or by land and water, and towage, whether directly or by way of a foreign port, in either direction between ports or places on the Atlantic coast of Canada south of 60 degrees north latitude, the Gulf of St. Lawrence, the St. Lawrence River or the Great Lakes and ports or places on the Pacific coast of Canada;

"master" includes every person having command or charge of a ship but does not include a pilot;

"Minister" means the Minister of Transport;

"net tonnage" means the net tonnage of a ship as stated on its certificate of registration or, where a certificate of registration has not been issued in respect of the ship or the net tonnage thereof is not stated in its certificate of registration, the net tonnage thereof as determined in accordance with regulations made under section B11-49 of the Maritime Code, or if no applicable regulations are in force, as determined by the Minister;

"officer of customs" means a person employed in the administration or enforcement of the Customs Act and includes any member of the Royal Canadian Mounted Police;

"owner", in relation to a ship, means the person having for the time being, either by law or by contract, the possession and use of the ship;

"port" means any harbour or other place, whether recognized by any law to be a public harbour or not, to which ships may resort for shelter or to load or discharge goods or passengers;

"ship" includes any description of vessel, boat or craft used or capable of being used solely or partly for marine navigation without regard to method or lack of propulsion.

## PURPOSE OF ACT

3. The purpose of this Act is to facilitate greater participation by Canadian ships in the coasting trade of Canada and to provide for service by ships according to the following principles:
  - (a) the coasting trade of Canada should be reserved for Canadian ships where this results in adequate service to the public; and
  - (b) where Canadian ships cannot provide adequate service to the public, ships other than Canadian ships should be permitted to engage in the coasting trade of Canada, subject to
    - (i) any economic, geographical or other considerations relevant to the national or public interest, and
    - (ii) the payment of such fees for entry into the coasting trade of Canada as are appropriate for the particular service for which entry is sought.

## COASTING TRADE OF CANADA

4. (1) No ship, other than a Canadian ship, shall engage in the coasting trade of Canada except in accordance with a permit or licence issued pursuant to this Act.  
(2) Notwithstanding anything in this Act, the coasting trade of Canada does not include
  - (a) the carriage between ports or places in Canada of empty cargo containers for the purpose of repositioning them for dispatch from Canada where no reward or other valuable consideration is or may be given or paid in respect of such carriage;
  - (b) the carriage between ports or places in Canada of cargo shipped from or consigned to ports or places outside Canada where the cargo is, by reason of force majeure, discharged at any port or place in Canada;
  - (c) the carriage of passengers from or to a port or place in Canada where the Commission is of the opinion that such carriage is incidental to a voyage the essential purpose of which is to carry such passengers to or from a port or place outside Canada;
  - (d) such carriage of goods or other activity, by such ships or classes thereof, between such ports or places in Canada, during such periods and on such terms and conditions as may be prescribed by regulations made under the authority of this paragraph by the

Governor in Council where he is of the opinion that the exclusion therefrom from the coasting trade of Canada is or is likely to be of significant benefit to Canada; or

(e) the carriage of goods or passengers by water or by land and water, and towage, in the intercoastal trade except such carriage and towage by such ships or classes thereof and during such periods as may be prescribed by regulations made by the Governor in Council under the authority of this paragraph.

5. On application made to it by the owner of a Canadian ship, the Commission shall issue, without charge, a certificate identifying the ship as a Canadian ship for the purposes of the Act.

6. (1) Goods delivered to a marine structure that is used in the exploration for or exploitation of natural resources in accordance with a permit or licence issued pursuant to an Act of the Parliament of Canada or of the legislature of a province from another such marine structure, shall be deemed to be imported into Canada at the time they are so delivered and, for the purposes of the Customs Act, the persons so delivering the goods shall

(a) report the delivery thereof at such time and in such manner as is prescribed by regulations made by the Governor in Council under the authority of this paragraph to an officer of customs at any port designated in the regulations; and

(b) make entry of the goods.

(2) Goods loaded on board a ship from a marine structure described in subsection (1) for the purpose of delivery to a port or place outside Canada shall be deemed to be exported from Canada at the time they are so loaded and, for the purposes of the Customs Act, the persons so loading the goods shall

(a) report the loading thereof at such time and in such manner as is prescribed by regulations made by the Governor in Council under the authority of this paragraph to an officer of customs at any port designated in the regulations; and

(b) make entry of the goods.

7. (1) On application made to it by the owner of a ship, other than a Canadian ship, the Commission may issue, without charge, a permit authorizing the ship to engage in the coasting trade of Canada for a period specified in the permit not exceeding twelve months from the day on which the permit is

issued.

(2) No permit shall be issued by the Commission pursuant to subsection (1) unless the applicant for the permit establishes to the satisfaction of the Commission that

- (a) on September 24, 1973 and at all times between that day and the day on which the application was filed with the Commission, the ship to which the application relates was built and registered in a Commonwealth country and in the twelve month period immediately preceding September 24, 1973 and throughout the period between that day and the day on which the application was filed with the Commission, the ship was regularly and lawfully engaged in the coasting trade of Canada; or
- (b) the ship to which the applicaiton relates is a foreign built, foreign registered ship with respect to which full customs duty was paid prior to January 1, 1976.

(3) On application made to it by the owner of a ship to which a permit issued pursuant to subsection (1) relates, the Commission may from time to time renew the permit without charge where the owner establishes to the satisfaction of the Commission that, throughout the period for which the permit was issued or, in the case of a second or subsequent renewal, was last renewed, the ship was either a ship referred to in paragraph (2)(b) or a ship regularly and lawfully engaged in the coasting trade of Canada and registered in a Commonwealth country, but no such renewal shall be for a period exceeding twelve months from the date of renewal or terminating later than April 26, 1980.

8. (1) On application made to it by a person resident in Canada for the utilization of a ship, other than a Canadian ship, in the coasting trade of Canada and on payment of the fees required by the regulations, the Commission may, subject to this section, issue a licence, on such terms and conditions as it considers appropriate, authorizing the ship to engage in the coasting trade of Canada for a period specified in the licence not exceeding twelve months from the day on which the licence is issued.  
(2) Notwithstanding subsection (1), the Commission may, subject to this section, issue a licence in respect of any ship referred to in subsection (1) for a period specified in the licence that exceeds twelve months where the Commission is satisfied that contractual or other suitable arrangements for the use of the ship in the aspect of the coasting trade

of Canada in which the applicant for the licence proposes to use the ship cannot reasonably be made for a period or twelve months or less.

(3) In determining whether or not to issue a licence under this section, the Commission shall, in addition to any other factors it deems relevant, take into account the following factors, namely,

- (a) the physical, technical and commercial suitability of
  - (i) the ship to which the application relates,
  - (ii) any reasonably available Canadian ship, and
  - (iii) any reasonably available Canadian registered non-duty paid ship,

to undertake the service described in the application

- (b) the rates for service quoted by the owners or operators of the ships described in paragraph (a) and the effect of those rates on the commercial viability of the service to which the application relates;
- (c) the impact of granting a licence for the service on the shipping and receiving industries, the provincial, regional or local economy and on the Canadian shipping industry;
- (d) the provisions of any existing or proposed contracts referred to in the application and the potential or capability of the applicant or the Canadian shipping industry to service the contracts for the whole or any part of their terms;
- (e) any representations made with respect to the application by provincial or local governments, organizations representing regional or local interests or the owners or operators of Canadian ships; and
- (f) any reports or findings of studies available to the Commission that relate directly or indirectly to a particular application or to any other matter considered relevant by the Commission.

(4) The Commission may, by order, suspend or cancel a licence issued by it pursuant to this section or vary the terms and conditions of any such licence where

- (a) the person to whom the licence was issued or the master of the ship in respect of which the licence was issued is convicted of an offence under this Act or any other Act of Parliament relating to navigation and shipping; or
- (b) any term or condition on which the licence was issued is not complied with.

(5) Subject to subsection (6), the Commission may hold a public hearing in connection with the issue, suspension or cancellation of a licence under this section in any case where the Commission considers it in the public interest to do so.

(6) Subject to subsection (7), a public notice, in such manner and in accordance with such rules of procedure as the Governor in Council prescribes by regulations made under the authority of this subsection.

(7) Any regulations under subsection (6) shall, as far as possible, facilitate speedy and informal public hearings and shall not require legal or technical rules of evidence, but no evidence shall be admissible in a court by reason of any privilege under the law of evidence.

9. (1) An application for a licence under section 8 shall be submitted to the Commission in writing not later than thirty days prior to the anticipated commencement date of the service to which the application relates and the decision of the Commission shall be communicated to the applicant, in the manner prescribed by the regulations, as soon as possible after the making of the decision and in any case not later than the day before the proposed date of commencement of the service.  
(2) Notwithstanding subsection (1), an application for a licence under section 8 may be submitted later than thirty days prior to the anticipated commencement date of the service where the applicant satisfies the Commission that
  - (a) the circumstances giving rise to the application could not have been foreseen in time to submit an earlier application; and
  - (b) delay in commencement of the service would not be in the public interest.  
(3) Notwithstanding subsection (1), the Commission may communicate its decision on an application for a licence under section 8 within a reasonable time after the period specified therefor in subsection (1) where it cannot reasonably communicate its decision within that period due to the holding of a public hearing in connection with the application.  
(4) Notwithstanding subsections (1) and (2), where the Governor in Council, on the recommendation of the Minister made after consultation with the Commission, is satisfied that circumstances exist that require, on an urgent basis and in the public interest, the use of a ship, other than a Canadian ship, in the coasting trade of Canada, and that subsections (1) and (2) cannot be complied with, he may, by order, direct the Commission to issue a licence pursuant to section 8

in respect of a ship specified in the order on such terms and conditions, if any, and for such periods as are specified therein and the Commission shall forthwith comply with any such order whether or not an application has been made for a licence in respect of any ship specified in the order.

(5) A licence issued by the Commission pursuant to an order made under subsection (4) shall be deemed for the purposes of sections 23, 63 and 64 of the National Transportation Act and section 28 of the Federal Court Act to have been issued by virtue of a decision or order of the Governor in Council and not by virtue of a decision or order of the Commission.

#### REGULATIONS

10. (1) The Governor in Council may make regulations

- (a) prescribing the form and manner in which applications to the Commission may be made pursuant to sections 5, 7 and 8 prescribing the information or classes of information to be contained in such applications;
- (b) prescribing the terms, conditions and classes thereof on which, in addition to any other terms and conditions the Commission considers appropriate to the circumstances of a particular case, the Commission may issue licences under this Act;
- (c) prescribing the manner in which decisions of the Commission shall be communicated to applicants for the purposes of this Act;
- (d) varying the time within which an appeal lies to the Federal Court of Appeal pursuant to section 64 of the National Transportation Act from a decision of the Commission to issue, or to refuse to issue, a permit or renewal thereof or a licence under this Act;
- (e) establishing, altering and regulating the fees or tariffs of fees or classes thereof that govern payment for licences issued pursuant to this Act; and
- (f) prescribing circumstances in which licences to engage in the coasting trade of Canada may be issued by the Commission without fee.

(2) The amount of any tariff or fee referred to in paragraph (1)(e) may vary according to the period of time for which the licence is issued, the

specifications and characteristics of the ship in respect of which the licence is issued, the nature of the services in which it is proposed to utilize the ship in the coasting trade of Canada or the type and quantity of the goods to be carried by the ship

11. (1) Subject to subsection (5), a copy of any regulation that the Governor in Council proposes to make under paragraph 4(2) (d) or (e) or section 10 shall be published in the Canada Gazette and no such regulation may be made by the Governor in Council
  - (a) before the expiration of thirty days from the date of publication thereof; or
  - (b) where a notice of objection is filed with the Minister within the thirty days specified in paragraph (a) and the Minister directs that an investigation be held in relation thereto, before such an investigation has been completed and a report thereon has been made to the Minister.

(2) Where a notice of objection is filed with the Minister in relation to a copy of a proposed regulation published in the Canada Gazette pursuant to subsection (1) and the Minister is satisfied that the person filing the objection has a significant interest in the subject-matter of the regulation, he may, at any time within fifteen days following the filing of the notice, direct that an investigation be held in relation thereto by a person or persons designated by him.

(3) A person or persons designated by the Minister under subsection (2) shall make such investigation in relation to the notice of objection filed with the Minister, including the holding of public hearings, as in his or their opinion is necessary or desirable in the public interest, and shall thereupon report to the Minister the results of the investigation under this section.

(5) No proposed regulation need be published under this section where it has been previously published under this section, whether or not it has been altered or amended as a result of such publication or any investigation made under this section.

12. Notwithstanding anything in the Customs Act or the Customs Tariff, no duties of customs shall be levied or collected on or in relation to a ship in respect of which a permit or licence is issued pursuant to this Act.

SCHEDULE II

PROPOSED COASTING TRADE REGULATIONS

REGULATIONS RESPECTING THE ENGAGEMENT OF SHIPS  
IN THE COASTING TRADE OF CANADA

Short Title

1. These regulations may be cited as the Coasting Trade Regulations.

Interpretation

2. In these regulations:

"Act" means the Coasting Trade Act;

"Commission" means the Canadian Transport Commission;

"Coasting Trade Certificate" means the certificate referred to in section 5 of the Act;

"Coasting Trade Permit" means the permit referred to in section 7 of the Act;

"Coasting Trade Licence" means the licence referred to in section 8 of the Act.

Scope of Applications

3. These regulations apply to all applications for a coasting trade certificate, permit or licence submitted to the Commission or for a declaratory decision pursuant to paragraph 4(2) (c) of the Act.

FILING PROCEDURE FOR A COASTING TRADE CERTIFICATE

4. An application for a coasting trade certificate shall be submitted in writing and shall be accompanied by
  - (a) in the case of a ship built and registered in Canada, a copy of the certificate of registration or other evidence to this effect, and
  - (b) in the case of a foreign built Canadian registered ship, a copy of the certificate of registration and evidence satisfactory to the Commission that all applicable customs duty has been paid in respect thereof.

#### FILING PROCEDURE FOR A COASTING TRADE PERMIT

5. An application for a coasting trade permit shall be submitted in writing and shall be accompanied by evidence satisfactory to the Commission that the ship to which the application relates meets, as the case may be, the requirements set out in paragraphs 7(2) (a) and (b) of the Act.
6. An owner of a ship requesting a renewal of a coasting trade permit shall likewise submit his application in writing accompanied by evidence satisfactory to the Commission that the ship to which the application relates meets the requirements set out in subsection 7(3) of the Act.

#### FILING PROCEDURE FOR A COASTING TRADE LICENCE

##### 7. (1)

An application for a coasting trade licence shall set forth, in addition to any other information that the commission may request at a later date, the information prescribed in Schedule "A" of these regulations.

##### (2)

Whenever an application is filed under the circumstances contemplated in subsection (2) of section 9 of the Act, the application shall set out in writing, in addition to the information requested pursuant to subsection (1), the reasons in support thereof.

##### (3)

An amended application shall be dealt with as a new application.

#### PUBLICITY OF AN APPLICATION FOR A COASTING TRADE LICENCE

##### 8. (1)

Upon receipt of an application, the Commission shall forthwith notify all persons or agencies who, in its opinion, may have an interest in any given application for a coasting trade licence.

##### (2)

Notwithstanding subsection (1), provincial or local governments, organizations representing regional or local interests or the owners or operators of Canadian ships may request the Secretary of the Commission to put their names on a list for the purpose of being so notified of any application for a coasting trade licence in which they may have an interest.

## REPRESENTATION AND INTERVENTION

### 9. (1)

Any person interested in an application may make representations as an intervenor in order to support, oppose or modify an application for a coasting trade licence.

### (2)

An intervenor shall mail or deliver to the Secretary of the Commission a written statement describing his interests and containing his approval of the application, his opposition thereto or his suggested modifications thereof, together with any documents that may be useful in explaining or supporting the intervention, and he shall also serve a copy of the intervention and documents upon the application.

### (3)

Any such representations shall be submitted not later than ten days from the filing date of an application for a coasting trade licence or, under the circumstances contemplated in section 8, from being notified by the Commission.

### (4)

Where an application is made under the circumstances contemplated by section 9(2) of the Act, the Commission may shorten the period within which representations may be made in order to allow it to satisfactorily process the application and render a decision prior to the proposed commencement date of the service.

## PUBLIC HEARING

### 10. (1)

Where the Commission considers it in the public interest to hold a public hearing in respect of an application for a coasting trade licence, it shall so decide within fifteen days from the filing of an application and shall hold it as soon as possible thereafter.

### (2)

Under the circumstances contemplated in subsection (1), the Commission shall forthwith notify the applicant and the intervenors, if any, of the particulars of the public hearing, including time and place.

### (3)

Save as otherwise prescribed by the Act and these regulations, the provisions of the National Transportation Act and the Canadian Transport Commission General Rules governing public hearings shall apply mutatis mutandis.

## TERMS AND CONDITIONS OF LICENCE

### 11.

A coasting trade licence shall lay down, in addition to any other terms and conditions the Commission considers appropriate to the circumstances of a particular case, the following classes of terms and conditions:

- a) the ship, other than a Canadian ship, that may be used;
- b) the days for which the coasting trade license is applicable;
- c) the type or types of marine activities thereby authorized;
- d) the area or areas within which such activities are authorized;
- e) where applicable, the type of types of commodities to be transported including the amount or amounts thereof;
- f) the applicable fee as determined by the Commission.

## NOTICE OF DECISION

### 12.(1)

The Decision of the Commission with respect to an application for a coasting trade certificate or permit shall be communicated in writing to the applicant forthwith after the decision has been rendered.

### (2)

The Decision of the Commission with respect to an application for a coasting trade licence shall be communicated in writing forthwith after the decision has been rendered to the applicant and to the intervenors, if any, by the most efficient means of communication in the Commission's opinion.

## TIME FOR APPEAL

### 13.

Notwithstanding section 64 of the National Transportation Act, the time for appeal to the Federal Court of Appeal from a decision of the Commission to issue, or to refuse to issue a permit or renewal thereof, or licence under the Act shall be ten days after the making of the decision by the Commission.

## DECLARATORY DECISION

### 14.(1)

For the purpose of paragraph 4(2)(c) of the Act, the Applicant shall submit his application in writing setting out the particulars of the

intended ship to be used and operational scheme for the carriage of passengers together with any other information and documentation which may assist the Commission in disposing of the matter.

(2)

The processing of an application referred to in subsection (1) above shall be similar to an application for a coasting trade licence.

TARIFF OF FEES

15.(1)

Where a coasting trade licence is issued, a fee established in accordance with the tariff of fees prescribed in Schedule "B" of these regulations and indicated in the license shall become due and payable by the applicant.

(2)

For the purpose of determining the fee payable for a coasting trade licence,

- (a) ships shall be classified in three groups which shall each correspond to the following Parts of the Tariff of Fees:
  - (i) Part I: Ships the principal function of which is to carry goods on or under deck;
  - (ii) Part II: Ships the principal function of which is to carry passengers;
  - (iii) Part III: Ships engaged in coasting trade activities which do not fall under Part I or Part II as described above; and
- (b) each such group as described in paragraph (a) above shall be further sub-classified according to a category and a type representing the technological characteristics of the ships as described in Column I and Column II of the Tariff of Fees.

(3)

The fee payable for each day, of part thereof, during which a ship is entitled to engage in the coasting trade of Canada pursuant to a coasting trade licence shall be the amount in dollars that results from applying the corresponding Basic Formula set forth in Column III of the Tariff of Fees and multiplying the final result by the corresponding Dollar Multiplying Factor set forth in Column IV of the Tariff of Fees.

(4)

In applying the Basic Formula set forth in Column III, the letters appearing therein shall be converted into the numerical parameters applicable to the ship for which application is made:

A - Cargo deck area (square metres)

D - Submersed displacement (tons)

H - Suction pump of Dredging Engine Power (kilowatts)

L - Total lifting capacity (tons)

N - No. of 20 ft containers

P - Propulsion power (kilowatts)

Q - Hopper capacity (cubic metres)

T - Net Registered Tonnage (cubic metres)

V - Vessel cubic measurement (cubic metres) bale, grain or liquid as appropriate

W - Deadweight tonnage (tons)

a - Auto capacity

b - No. of berths (excluding crew accommodation)

c - No. of cabins

d - Pipe diameter

h - Max. water depth capability (metres)

n - Number of crew

p - No. of persons accommodated without berths

q - Pipe output (nautical miles/24 hours)

v - Ships cruising speed (knots)

x - Max. drilling depth capability (metres)

(5)

The total fee to be paid for a coasting trade licence shall be the dollar amount corresponding to the daily fee as calculated pursuant to (3) above, multiplied by the number of days, approved by the Commission under Section 11(b) of these regulations, during which the ship to which the licence related is entitled to engage in the coasting trade of Canada.

(6)

Any such fee is payable to the Receiver General for Canada and shall be mailed to the Canadian Transport Commission, 275 Slater Street, Ottawa, Ontario, K1A 0N9.

15. Notwithstanding the provisions of Section 12,

- (a) where the Commission establishes that the application relates to a ship, the class or type of which does not exist in Canada, a licence may be issued without fee,
- (b) where the application involved the transportation of a commodity listed in Schedule "C" to these regulations the fee shall be modified by multiplying it by the applicable factor as indicated in Schedule "C".

16. Where an application is made which relates to a movement of goods, the amount of which utilizes less than two thirds of the carrying capacity of the ship for which application is made, in both weight and volume measurement, the fee shall be such amount as shall be calculated by using the weight and volume parameters of the cargo in the application formula for the said ship in accordance with subsection 15(3) and multiplying the resultant figure by 1.5.

Schedule "A"

Information prescribed in respect of an  
Application for a Coasting Trade Licence

A. Details of Applicant

1. Name
2. Address
3. Telephone number
4. Telex number (if applicable)

B. Description of service to be performed

1. Geographical location(s), names of ports where applicable.
2. Details of cargo to be carried, where applicable, including tonnage, cubic measurement, stowage factor.
3. Details of work proposed to be undertaken, where applicable.
4. Start and completion dates proposed.

C. Special equipment or performance characteristics required of the vessel to satisfactorily perform the proposed service.

D. Such details as are known of vessel for which application is made:

1. Name
2. Category and type of vessel (see Schedule "B")
3. Year of build
4. Country of build
5. Country of registration
6. Name of owner
7. Vessel specifications called for in the formula quoted in Schedule "B"

E. Details of economics of proposed service

1. Full charter or other terms negotiated by or on behalf of the applicant for the use of the proposed ship.
2. If applicable, full charter or other terms quoted by Canadian ship operators for the use of available Canadian ships in the proposed service together with reasons as to why such terms are unsuitable.

F. Details of any special circumstances.

TARIFF OF FEES PAYABLE FOR COASTING TRADE LICENCES - CARGO SHIPS

CATEGORY OF SHIPS	TYPE OF SHIP WITHIN CATEGORY	BASIC FORMULA	DOLLAR MULTIPLYING FACTOR FOR DAILY FEE
Barge	a) self-propelled b) non-self propelled, closed c) Non-self-propelled, open, including scows, hopper barges, crane barges, etc.	$(V + W)$ $(V + W)$	\$0.007 \$0.002 \$0.006
Combination Carrier	a) Ore/oil ) b) Ore/bulk/oil )	$(V + W)$	The multiplying factor shall be dependent on the use applied for, as follows: - dry bulk movement \$0.008 - liquid bulk movement - \$0.009
			Values for dwt shall be based on the total capacity regardless of tonnage of cargo handled. Grain cubic capacity to be used for dry trade, liquid for oil trade. If cubic cannot be identified, T shall apply instead of V.
Container Ship	a) Used solely for containers b) Used partly for non-containerized cargo	N $N + \$0.012$ $(V + W)$	\$1.0 The second factor applies only to the capacity for break-bulk cargo; W will be reduced by the total number of container X 20.
Dry Bulk Carrier		$(V + W)$	\$0.008 If open deck space is used for the carriage of cargo such as forest products, the vessels cubic measurement shall be increased by 2.0 times the deck area in square metres so utilized.

$(V + W)$   
\$0.012

Liquid gas  
Carrier

- a) LPG carrier
- b) LNG carrier

$V$   
 $V$

$(V + W)$

Ro-Ro Type  
Cargo Ship

If open deck space is used for the carriage of cargo,  
the vessels cubic measurement shall be increased  
by 2.0 times the deck area in square metres so  
utilized.

0.03

\$0.035  
\$0.07

$(V + W)$

- a) basic formula
- b) product/chemical  
tankers

0.009  
0.01

General Cargo  
(break bulk)

Tanker



Schedule C

	Commodity Group	Multiplying Factor
I	- Animal, Agricultural products, fish and provisions	= 1
II	- Sugar, molasses and manufactures thereof	= 1
III	- Tobacco and manufactures thereof	= 1
IV	- Spirits, wines and other beverages	= 1
V	- Pulp, paper and books	= 1
VI	- Drugs, waxes, soaps and oil	= 1
VII	- Earths, earthenware and stoneware	= 1
VIII	- Metals, and manufacturer thereof	= 1
IX	- Wood and manufactures thereof	= 1
X	- Cotton, flax, hemp, jute and other fibres and silk, wool and manufactures thereof	= 1
XI	- Miscellaneous	= 1
XII	- Products of the Chemical, plastics and allied industries	= 1



TARIFF OF FEES PAYABLE FOR COASTING TRADE LICENCES - PASSENGER SHIPS

<u>CATEGORY OF SHIP</u>	<u>TYPE OF SHIP WITHIN CATEGORY</u>	<u>BASIC FORMULA</u>	<u>DOLLAR MULTIPLYING FACTOR FOR DAILY FEE</u>
Hovercraft		$(p+4n+0.5T) \times (v-10)$	\$0.03
Hydrofoil		$(p+4n+0.5T) \times (v-10)$	\$0.03
Passenger Ship	a) cruise ships and conventional passenger ships - domestic voyages	$c+n+0.22T$	\$0.333
	b) Day passenger ships	$(p+4n+0.07T) \times (v-10)$	\$0.03
	c) Day passenger / car ferry (no cabins)	$(p+4n+0.07T+5a) \times (v-10)$	\$0.03
	d) night & day passenger/car ferry	$(0.15p+0.01T+0.6n+0.8a+0.9c) \times (v-10)$	\$0.2 (Auto equivalents as (d) above)
	e) Accommodation ships for personnel employed in 'onsite' work	$(0.5b+0.01T)$	\$1.0



TARIFF OF FEES PAYABLE FOR COASTING TRADE LICENCES - MISCELLANEOUS SHIPS

CATEGORY OF SHIP	TYPE OF SHIP WITHIN CATEGORY	BASIC FORMULA	DOLLAR MULTIPLYING FACTOR FOR DAILY FEE
Cable laying ship			
Crane ship		L	\$1.75
Dredger	a) hydraulic b) mechanical	$(0.2H+Q)$ $(0.1H+Q)$	\$0.078
			In applications where dredging spoil is discharged through a fixed pipeline the term Q is to be replaced by the term $0.35d^3$ .
Oil drilling Ship	a) Drillships b) Semi submersibles, either self-propel- led or not c) Jack up rigs, drill barges	$3h + \frac{x}{30} + W$ as (a) as (a)	\$0.45 \$0.25 \$0.25
Offshore supply	a) basic formula b) Arctic Islands c) Beaufort Sea	$1.6P + 1.6A + V + W$	\$0.05 \$0.1 \$0.2
Pipe handling Ship	a) Laying b) Burying	$0.04d + 0.066h + q$ as (a)	\$60.0 \$70.0
Seismic Ship	a) Basic Formula b) Arctic Islands c) Beaufort Sea	$1.6P + V + W$ as (a) as (a)	\$0.05 \$0.1 \$0.2
Submersible		$\frac{h + D}{30}$	\$6.0
Tug	a) Harbour, Inland and Coastal b) Ocean and Salvage categorised by provision of full crew accommodation and seaworthiness considerations.	P P	\$0.04 \$0.05









Navire sismique	a) Formule de base b) Iles de l'Arctique c) Mer de Beaufort	$1.6P + VHW$ voir (a) voir (a)	\$0.05 \$0.1 \$0.2
Submersible		$\frac{h+D}{30}$	\$6.0
Remorqueur	a) De port, d'eaux intérieures et côtières b) De mer et de sauvetage, caractérisé par la fourniture de quartiers complets pour l'équipage et pour des détails sur l'état de navigabilité.	P P	\$0.04 \$0.05



TARIFS DE DROITS PAYABLES POUR LES LICENCES DE CABOTAGE -- NAVIRES DIVERS

Catégorie de Navire	Genre de navires au sein d'une catégorie	Formule de base	Facteurs de multiplication en dollars pour le droit journalier
Navire câblier			
Navire à grue		L	\$1.75
Drague	a) Hydraulique b) Mécanique	(0.2H+Q) (0.1h+Q)	\$0.078
Navire de forage - pétrolier	a) Navire de forage b) Semi-sumersible, auto-propulsé ou non c) plate-forme surélevée, chalands de forage	$3h + x + \frac{W}{30}$ voir (a) voir (a)	\$0.45 \$0.25 \$0.25
Navire d'approvisionnement au large	a) Formule de base b) Iles de l'Arctique c) Mer de Beaufort	$1.6P + 1.6A + V + W$ \$0.1 \$0.2	\$0.05 \$0.1 \$60.0
Navire de manutention de tuyaux	a) Installation b) Enfouissement	$0.04d + 0.066 + q$ voir (a)	\$70.0



TARIFS DE CROITS DES LICENCES DE CABOTAGE - NAVIRES A PASSAGERS

Catégorie de navires	Genre de navires au sein d'une catégorie	Formule de base	Facteur de multiplication en dollars pour le droit journalier
Aéroglissoir			
Hydroptère			
Navire à passagers	a) Navires de croisière et navires à passagers conventionnels effectuant des voyages dans les eaux intérieures	(p+4n+0.5T) (v-10)	\$0.03
	b) Navires à passagers effectuant des voyages de jour	(p+4n+0.07T) (v-10)	\$0.03
	c) Traversier pour passagers et effectuant des voyages de jour (sans cabines)	(p+4n+0.07T+5a) x (v-10)	\$0.03
	d) Traversier pour voitures et passagers, de jour et de nuit	(0.15p+0.01T+0.6n +0.8a+0.9c) x (v-10)	\$0.2
e) Navires logeant du personnel effectuant des travaux sur place.		(0.5b+0.01T)	\$0.1
			Equivalence de voiture (voir c) ci-dessus)



Facteur de  
multiplication

Groupes de marchandises

ANNEXE C

I	Antimaux, produits agricoles, possessions et provisions	II	Sucre, mélasse et produits dérivés	III	Tabac et produits dérivés	IV	Spirituex, vins et autres boissons	V	Pulpé, papier et livres	VI	Drogués, cires, savons et huiles	VII	Glaïses, poterie et poterie de grès	VIII	Métaux et produits fabriqués en métal	IX	Bois et produits fabriqués en bois	X	Coton, lin, chanvre, jute et autres fibres et soie, laine et produits dérivés	XI	Divers	XII	Produits chimiques, plastiques et connexes
---	---	----	------------------------------------	-----	---------------------------	----	------------------------------------	---	-------------------------	----	----------------------------------	-----	-------------------------------------	------	---------------------------------------	----	------------------------------------	---	---	----	--------	-----	--

		Porte-conteneurs	
	a)	Utilisé uniquement pour les conteneurs	N
	b)	utilisé partiellement pour d'autres genres de cargo	N-\$0.012 (V+W)
Transporteur de marchandises sèches en vrac			Le second facteur s'applique uniquement à la capacité de chargement en grenier; ou soustraira à W le nombre de conteneurs, multiplié par 20.
Marchandises diverses (chargées en grenier)			\$0.008. Si un pont ouvert est utilisé pour le transport de cargaison, tels que des produits forestiers, le volume des navires sera accrû de 2.0 fois la surface du pont en mètres carrés utilisée à cette fin.
Transporteur de gaz	a)	Transporteur GPL	(V+W) \$0.012
	b)	Transporteur GNL	V \$0.035
Navires de charge à manutention horizontale			V \$0.07
Navire-citerne	a)	Formule de base	(V+W) \$0.009
	b)	Navire-citerne transportant des produits chimiques	\$0.01

TARIFS DE DROITS PAYABLES POUR LA LICENCE DE CABOTAGE – NAVIRES DE CHARGE

Catégorie de navire	Genre de navires au sein de chaque catégorie	Formule de base	Facteurs de multiplication en dollars pour le droit journalier
Chaland	a) Auto-propulsé	(V+W)	\$0.007
	b) Non auto-propulsé, fermé	(V+W)	\$0.002
	c) Non auto-propulsé, ouvert, y compris des gabarres, des chalands trémies, des chalands à grue, etc.	W	\$0.006
Transporteur combiné	a) Minéralier-pétrolier	(V+W)	
	b) Minéralier-vracquier-pétrolier		
			Le facteur de multiplication dépendra de l'utilisation demandée, comme suit:
			– transport de marchandises sèches en vrac
			\$0.008
			– transport de liquide en vrac
			\$0.009
			Les valeurs pour le port en lourd se fonderont sur la capacité totale indépendamment du tonnage de la cargaison manutentionnée. Le volume pour les grains sera utilisé pour le transport à sec, le volume liquide pour le transport du pétrole. Si ce volume ne peut être identifié, T s'appliquera au lieu de V.



**Réseignements prescrits concernant une demande de licence de cabotage**

F. Réseignements sur toute circonstance spéciale.

2. Le cas échéant, l'affrètement complet ou les autres conditions cotées par les exploitants de navires canadiens pour l'utilisation des navires canadiens disponibles pour le service proposé, ainsi que les raisons pour lesquelles ces conditions ne conviennent pas au service proposé.

1. Affrètement complet ou autre conditions négociées par le demandeur ou pour son compte relativement à l'utilisation du navire proposé.

E. Réseignements économiques concernant le service proposé

7. Spécifications du navire nécessaires pour le formulaire mentionné à l'Annexe "B".
6. Nom du propriétaire
5. Pays d'immatriculation
4. Pays de construction
3. Année de construction
2. Catégorie et genre de navire (voir Annexe "B")
1. Nom

D. Les réseignements connus du navire faisant l'objet de la demande:

C. Équipement spécial ou caractéristiques de rendement requises du navire pour effectuer de façon satisfaisante le service proposé.

4. Dates envisagées du début et de la fin du service.
3. Réseignements sur les travaux prévus, le cas échéant.
2. Réseignements sur la cargaison à transporter, le cas échéant, notamment le tonnage, les dimensions cubiques et le coefficient d'encombrement.
1. Lieu (x) géographique (s), noms des ports, le cas échéant.

B. Description du service à effectuer

4. Numéro de téléc (le cas échéant)
3. Numéro de téléphone
2. Adresse
1. Nom

A. Réseignements sur le demandeur

et en multipliant le résultat par 1,5.

dans le formulaire de demande du droit naval, conformément au paragraphe 15(3),  
en utilisant les paramètres de poids et de volume de la marchandise contenue  
dans le navire, à la fois en poids et en volume, le droit sera le montant calculé  
demandé, à la fois en poids et en volume, le droit sera l'objet de la  
de deux tiers de la capacité de transport du navire faisant l'objet de la

16. Lorsqu'une demande a trait au transport de marchandises utilisant moins

tel qu'il est indiqué à l'annexe "C".

sera modifiée en le multipliant par le facteur applicable  
figurant à l'annexe "C" des présents réglements le droit  
de transport de marchandises

(b)

Canada, la licence pourra être délivrée sans droit;  
un navire dont la classe ou le genre n'existe pas au  
Lorsque la commission juge que la demande a trait à

15. Par dérogation aux dispositions de l'article 12,

(Ontario) KLA ON9.

poste à la commission canadienne des transports, 275, rue Slater, Ottawa,  
(6) Tout droit est payable au receveur général du Canada et devra être

effectué au cabotage au Canada.  
durant lequel le navire faisant l'objet de la licence est autorisé à  
par la commission en vertu du paragraphe 11(b) du présent règlement,  
paragraphe (3) ci-dessus, multiplié par le nombre de jours et approvée  
en dollars correspondant au droit journalier calculé conformément au  
le droit total à payer pour une licence de cabotage sera le montant

- x - Capacité maximale de profondeur de forage (mètres)
- v - Vitesse de croisière des navires (nœuds)
- q - Débit du tuyau (millés/mètres/24 heures)
- p - Nombre de personnes logées sans couchette
- n - Nombre de membres d'équipage
- h - Tirant d'eau maximal (mètres)
- d - Diamètre de tuyau (centimètres)
- c - Nombre de cabines
- b - Nombre de couchettes (cellules d'équipage non comprises)

(2) Afin de déterminer le droit payable pour une licence de cabotage, (a) les navires seront classés en trois catégories correspondant chacune aux parties suivantes du tarif des droits : (i) partie I : navires dont la fonction principale est de transporter des marchandises en pontée ou dans la cale ; (ii) partie II : navires dont la fonction principale est de transporter des passagers ; (iii) partie III : navires effectuant des activités est de transporter des passagers ; tout groupe décrit à l'alinéa (a) ci-dessus, devra en outre être sentant les caractéristiques techniques des navires telles que, ils sont décrits dans les colonnes I et II du tarif des doux-classifiée conformément à une catégorie et à un genre répété un navire est autorisé à effectuer du cabotage au Canada, conformément à une licence de cabotage, sera le montant en dollars résultant de l'application de la formule de base correspondante établie dans la colonne III à une licence de cabotage, sera le montant en dollars résultant de l'application de la multiquotient de la colonne IV du tarif des droits, (3) le droit payable pour chaque jour ou partie de jour, durant lequel un navire est autorisé à effectuer du cabotage au Canada, conformément à une licence de cabotage, sera le montant en dollars résultant de l'application de la formule de base établie à la colonne III, les lettres qui y apparaissent seront converties en paramètres numériques appartenant au navire faisant l'objet d'une demande : (4) lors de l'application de la formule de base établie à la colonne droits, (b) tout groupe décrit à l'alinéa (a) ci-dessus, devra en outre être facteur en dollars correspondant et donne à la colonne IV du tarif des droits, (c) toutes les lettres qui y apparaissent seront converties en paramètres numériques appartenant au navire faisant l'objet d'une demande : III, les lettres qui y apparaissent seront converties en paramètres numériques correspondant au nombre de voitures pouvant être embarquées (a) - Nombre de voitures pouvant être embarquées W - Port en lourd (tonnes) Liquides, selon le cas (b) - Dimension du navire (mètres cubes), balles, grânes ou V - Dimension du navire (mètres cubes) T - Jauge nette au registre (mètres cubes) Q - Capacité des trémies (mètres cubes) P - Puissance de propulsion (kilowatts) N - Nombre de conteneurs de 20 pieds I - Capacité totale de levage (tonnes) H - Puissance de la pompe aspirante ou du moteur D - Déplacement submersible (tonnes) A - Surface du pont destinée aux marchandises (mètres carrés) (c) - Capacité totale de dragage (kilowatts) N - Nombre de conteneurs de 20 pieds I - Capacité totale de levage (tonnes) H - Puissance de la pompe aspirante ou du moteur D - Déplacement submersible (tonnes) A - Surface du pont destinée aux marchandises (mètres carrés) (d) - Capacité totale de dragage (kilowatts) N - Nombre de conteneurs de 20 pieds I - Capacité totale de levage (tonnes) H - Puissance de la pompe aspirante ou du moteur D - Déplacement submersible (tonnes) A - Surface du pont destinée aux marchandises (mètres carrés) (e) - Capacité totale de dragage (kilowatts) N - Nombre de conteneurs de 20 pieds I - Capacité totale de levage (tonnes) H - Puissance de la pompe aspirante ou du moteur D - Déplacement submersible (tonnes) A - Surface du pont destinée aux marchandises (mètres carrés)

15. (1) Lorsqu'une licence de cabotage est délivrée, un droit fixe conformément aux tarifs de droits prescrits à l'Annexe "B" du présent règlement et indiqué dans la licence sera payable par le demandeur.

TARIF DE DROITS

(2) Le traitement d'une demande de résolution au paragraphe (1) ci-dessus sera semblable à celui d'une demande de licence de cabotage.

14. (1) Aux fins de l'alinéa 4(2) (c) de la Loi, le demandeur devra présenter sa demande par écrit en donnant les détails du navire qu'il prévoit utiliser et les méthodes d'exploitation prévues pour le transport des passagers, ainsi que tout autre renseignement et document pouvant aider la Commission à trancher la question.

DECISION DECLARATRICE

13. Par dérogation à l'article 64 de la loi nationale sur les transports, la période d'appel à la Cour d'appel fédérale concerne la décision de la commission de délivrer ou non un permis ou une renouveler ou non un permis ou une licence, en vertu de la loi, sera de six jours après la décision de la commission, en vertu de la loi, sera de six jours après la décision de la commission.

PERIODE D'APPEL

(2) Immédiatement après avoir pris sa décision concernant une demande de licence de cabotage, la Commission en avisera, par écrit, le demandeur et les intervenants, si en est, en utilisant le moyen de communication qu'elle jugera le plus efficace.

12. (1) Immédiatement après avoir pris sa décision concernant une demande de certificat ou de permis de cabotage, la Commission en avisera le demandeur par écrit.

AVIS DE DECISION

(f) Le tarif de droit applicable tel que déterminé par la Commission

(e) Le cas échéant, Le ou Les types de marchandises à transporter, Y compris La ou Les quantités de ces marchandises;

(d) Le ou Les secteurs dans lesquels ces activités peuvent être effectuées;

C) Le type ou les types d'activités marquées autorisées par la Licenced

(b) Les jours durant lesquels la licence de cabotage est valide;

(a) Le navire, autre qu'un navire canadien, qui pourra être utilisé;

que la Commission juge à un cas particulier, les classes suivantes 11. Une licence de cabotage établie, en plus de toute autre disposition de conditions:

#### CONDITIONS DE LA LICENCE

s, appiquant mutatis mutandis.

(3) Sauf dispositions contraires de la Loi et des présentes réglement, les dispositions de la Commission nationale sur les transports régissant les auditions publiques de la Commission canadienne des transports régissant les auditions générales immédiatement suivant la demande et les intervenants, sauf en est, des détails de

(2) Dans les circonstances prévues au paragraphe (1), la Commission avise la demande et devra ensuite tenir l'audience où elle se tiendra.

10. (1) Torsqu'une demande concernant une demande de cabotage, la Commission devra prendre sa décision au plus tard dix jours après la présente demande et tenir une audience publique concernant une demande de cabotage, la Commission devra prendre sa décision au plus tard dix jours après la présente demande et tenir l'audience où il est de l'intérêt public de tenir une audience publique.

#### AUDIENCE PUBLIQUE

prendre une décision avant la date envisagée du début du service.

ventions afin de pouvoir étudier la demande de façon satisfaisante et de graphique 9(2) de la Loi, la Commission pourra écouter la période des intervenants.

(4) Torsqu'une demande est faite dans les circonstances prévues au para-

Commission aura avisé les intervenants possibles.

Les circonstances prévues à l'article 8, au plus tard dix jours après que la Commission ait pris une décision de la date de présentation de la demande de cabotage ou, dans

(3) Tout commentaire de ce genre devra être présenté au plus tard dix jours

au demandeur.

Il devra aussi faire parvenir un exemplaire de l'intervention et des documents

ainsi que tout document pouvant expliquer ou appuyer son intervention.

Commission une déclaration écrité décrivant ses interventions et commentant son approbation, de la demande, ses objections ou ses modifications proposées,

(2) Un intervenant devra poster ou faire parvenir au secrétariat de la

licence de cabotage.

d'intervenant, afin d'appuyer, de s'opposer ou de modifier une demande de

9. (1) Qui concerne s'intéresse à une demande peut faire des commentaires à titre

#### Commentaires et interventions

(2) Par dérogation au paragraphe (1), les gouvernements provinciaux ou les autorités locales, les organismes représentant des intérêts régionalaux ou locaux, les propriétaires et les exploitants de navires canadiens peuvent demander au secrétariat de la Commission d'inscrire leur nom sur une liste afin d'être avisés de toute demande de licence de cabotage suscitée de les intéresser.

8. (1) A la réception d'une demande, la Commission avisera immédiatement toute personne ou organisme qui, à son avis, pourrait être concerné par toute demande particulière de licence de cabotage.

#### PUBLICITE RELATIVE À UNE DEMANDE DE LICENCE DE CABOTAGE

(3) Une demande modifiée sera considérée comme une nouvelle demande.

(2) Torsqu'une demande est faite dans les circonstances prévues au paragraphe 9(2) de la Loi, la demande devra donner par écrit, en plus des renseignements requis en vertu du paragraphe (1), les raisons la motivant.

7. (1) Toute demande de licence de cabotage devra, en plus de tout autre renseignement que la Commission pourra demander ultérieurement, fourrir les renseignements prescrits à l'annexe "A" des présents réglements.

6. Le propriétaire d'un navire désirant renouveler son permis de cabotage devra aussi présenter sa demande par écrit et y joindre les documents prouvant, à la satisfaction de la Commission pourra faire faire l'objet de la Loi, une demande répond aux exigences établies au paragraphe 7(3) de la Loi.

5. Une demande de permis de cabotage sera présentée par écrit et sera accompagnée de documents prouvant, à la satisfaction de la Commission, que le navire faisant l'objet de la demande répond, selon le cas, aux exigences établies aux lignes 7(a) et (b) de la Loi.

b) dans le cas d'un navire de construction étrangère douaniers appliquables au navire en cause ont été payés.

d'importation et des documents prouvant, à la satisfaction de la Commission, que tous les tarifs

immatriculé au Canada, d'un exemplaire du certificat

de douaniers appliquables au navire de construction étrangère

autre document à cet effet, et  
d'un exemple du certificat d'immatrication ou de tout  
(a) dans le cas d'un navire construit et immatriculé au Canada  
accompagné:

4. Une demande de certificat de cabotage sera présente par écrit et sera

#### PROCÉDURE DE DEMANDE D'UN CERTIFICAT DE CABOTAGE

3. Les présents règlements s'appliquent à toutes les demandes de certificat  
de permis ou de licence de cabotage présente à la Commission ou en vertu  
d'une décision déclaratoire, conformément à l'alinéa 4(2) (c) de la loi.  
Les présents règlements sont applicables à toutes les demandes de certificat

#### Demandes visées par le présent règlement

"Permis de cabotage" désigne le permis mentionné à l'article  
7 de la loi;  
"Certificat de cabotage" désigne le certificat mentionné à l'article  
1, article 5 de la loi;

"Commission" désigne la Commission canadienne des transports;  
"Tout" désigne la loi sur le cabotage;

2. Dans les présents règlements l'expression

#### Interprétation

1. Les présents règlements peuvent être cités sous le titre: Règlements  
sur le cabotage.

#### Titre abrégé

#### REGLEMENT CONCERNANT LES NAVIRES EFFECTUANT DU CABOTAGE AU CANADA

#### PROJET DE REGLEMENTS SUR LE CABOTAGE

b) Lorsqu'un avis d'opposition est remis au Ministre dans le délai de trente jours indiqué à l'alinéa a) et que le Ministre ordonne une enquête à ce sujet, avant la clôture de cette enquête et la remise d'un rapport sur cette enquête au Ministre.

(2) Torsqu'un avis d'opposition est remis au Ministre relativement au texte d'un projet de règlement public dans la Gazette du Canada conformément au paragraphe (1) et que le Ministre est convaincu que l'objet du règlement revêt, pour la personne formulant l'opposition, un intérêt important, il peut, à tout moment dans le délai de quinze jours qu'il suit la remise de l'avis, ordonner qu'une enquête soit tenue à ce sujet par une ou plusieurs personnes qu'il désigne.

(3) La personne ou les personnes que le Ministre désigne en vertu du paragraphe (2) doit faire rapport au Ministre détaillant l'opposition remis au Ministre, à toutes les instances dans l'intérêt public, en tenant notamment compte des auditions publiques, et doivent ensuite faire rapport au Ministre sauf au souhait des instances publiques dans l'intérêt public, en tenant notamment compte des résultats de leurs investigations, et doivent ensuite faire rapport au Ministre.

(4) Le Ministre doit remettre une copie du rapport dont il est question au paragraphe (3) à la personne qui a formulé l'avocat d'opposition ayant donné lieu à l'enquête faite en vertu du présent article.

(5) Il n'est pas nécessaire de publier à nouveau les projets de règlement qui ont déjà été en application du présent article même s'ils sont modifiés par suite de cette publication ou des enquêtes menées qui l'ont rendue nécessaire de publier à nouveau les projets de règlement.

11. Par dérogation à la loi sur les douanes et au Tarif des douanes, les prévenues par le présent article.

12. Par dérogation à la loi sur les douanes et au Tarif des douanes, les navires au sujet desquels est délivré un permis ou une licence en vertu de la présente loi sont exemptés des droits de douanes.

10. (1) Le gouvernement en conséil peut, par règlement,  
a) prescrire les modalités appréciables aux demandes présentées  
à la Commission conformément aux articles 5, 7 et 8, ainsi que  
les renseignements qu'elles doivent contenir;

b) prescrire les modalités, autre celles qu'il a après la Commission  
répondent à un cas particulier, selon lesquelles le fait de Lé-  
vier des licences conformément à la présente loi;

c) prescrire, aux fins de la présente loi, la façon de communiquer  
aux régulateurs les décisions de la Commission;

d) modififer le délai d'appel devant la Cour d'appel fédérale,

prevu à l'article 64 de la loi nationale sur les transports, de la  
précision de la Commission de délivrer ou de remouvoir, conformément  
aux licences délivrées en vertu de la présente loi; et

e) établir ou modifier les droits des droits régissant le  
fait;

ment à la présente loi, un permis ou une licence ou de refuser de le  
délivrer de la Commission de délivrer ou de remouvoir, conformément  
à la loi nationale sur les transports, de la  
précision de la Commission de délivrer ou de remouvoir, conformément  
aux licences délivrées en vertu de la présente loi;

f) prescrire les circonstances dans lesquelles la Commission  
peut délivrer des licences de cabotage au Canada exceptés de droits.

(2) Le montant des tarifs ou droits visés à l'alinéa (1)e) peut  
varier en fonction de la durée de la licence, des spécifications du  
navire qu'elle vise, de la nature des services de cabotage au Canada  
et les charges pour ce navire, ou de la nature et de la quantité des mar-  
chandises qui sont transportées par le navire pour lequel la licence

11. (1) Sous réserve du paragraphe (5), le texte de tout règlement que le  
gouvernement en conséil se propose d'établir en vertu des lignes 4(2)d)  
ou e) ou de l'article 10, doit être publié dans la Gazette du Canada  
et le gouvernement en conséil ne peut établir aucun règlement de cette  
nature avant l'expiration d'un délai de trente jours à compter de la

date de sa publication; ou

non fait l'objet d'une demande de licence.

meilleures et la durée d'applications de cette licence; La Commission doit sans délai se conformer à ce décret, oue ce navire ait ou

L'article 8 par décret précisant le nom du navire ainsi que les modalités d'assassinat ou de destruction de l'effigie lorsque son otoutement a

et que les paragraphes (1) et (2) ne pourront être respectés, peut ordonner à la commission de délivrer une licence au caractère,

tanaces d'utiliser de toute urgence et dans l'intérêt du public

Ministre faitte après consultation de La Commission, Le gouvernement en conseil, si il est convaincu qu'il est nécessaire dans les circons-

(4) Par dérogation aux paragraphes (1) et (2), sur recommandation du comité demande à empêcher de le respecter.

dans un débat rassemblant 1 500 personnes après l'explication du détail prévu au paragraphe (1). Lorsque la tenue d'une audience publique ayant trait à

(c) La décision relative à une demande de licence prévue à l'article 8 est dérogation au paragraphe (1), la commission peut communiquer

(3) Pan déceptif ou le passe-temps (1) à la chanson de l'Internet public.

être entrevues en temps utile; et b) un retard dans le débit du service trait à l'incident de

Le régulateur convainc La Commission que  
les circonstances à l'origine de la demande ne pouvaient pas

(2) Par dérogation au paragraphe (1), une demande de licence prévue

et au plus tard la veille de la date envisagée pour le début du service.

La commission doit communiquer, à la manière prévue par le règlement, sa décision au représentant le plus tout possible après l'avoir rendue

elle présente peut écrire à la commission des plaintes contre les agents de la police et le ministre de l'Intérieur pour faire examiner la légalité de la mesure.

9. (1) Une demande de licence formulée en vertu de l'article 8 doit

irrecevable devant un tribunal judiciaire par suite d'une immunité en vertu du droit de la préuve.

expéditive et ne pas imposer des règles de preuve juridiques ou techniques ; cependant, la Commission ne peut recourir de preuve qu'à certaines ;

(7) Les réglements prévus au paragraphe (6) doivent, dans La mesure

c) Les effets de l'octroi de la licence sur les expéditeurs et destinataires, sur l'économie locale, régionale ou pro-vinciale et sur l'industrie de la marine marchande canadienne;

d) Les dispositions des contrats existants ou proposées mentionnées dans la demande et la capacité ainsi que l'aptitude du régulateur ou de l'industrie de la marine marchande canadienne;

e) Les démarches faites, en ce qui concerne la demande, aux contrats;

f) Les rapports ou les conclusions des études qui directement ou non, traitent plus spécialement d'une demande ou d'autres questions jugées pertinentes par la Commission et au profit obtenu.

(4) La Commission peut, par ordonnance, suspendre ou annuler une licence qu'elle a délivrée conformément au présent article ou en modifier les modalités en cas

a) de déclaration de culpabilité de son titulaire ou du capitaine du navire visé dans la licence, pour une infraction à la présente loi ou à toute autre loi du Parlement ayant trait à la navigation et à la marine marchande; ou

b) d'infractions au sujet de la délivrance, de la suspension ou de l'annulation d'une licence en vertu du présent article.

(5) Sous réserve du paragraphe (6), la Commission peut, si elle est d'accord avec lui, y va de l'intérêt public, tenir une audience publique au sujet de la délivrance, de la suspension ou de l'annulation d'une licence en vertu du présent article.

(6) Sous réserve du paragraphe (7), le gouvernement en conseil détermine par des règlements d'applications du présent paragraphe, les dates et lieu des audiences publiques prévues au paragraphe (5), ainsi que les modalités et règles de procédures, notamment les

(7) Sous réserve du paragraphe (7), le gouvernement en conseil détermine d'une licence en vertu du présent article.

(3) La Commission peut, à la demande du propriétaire du navire, renouveler gratuitement, pour une période d'au plus douze mois, la convention qui, pendant la durée du permis ou son dernier renouvellement au paragraphe (1) si le propriétaire du navire la connaît fin au plus tard le 26 avril 1980, le permis de livrer et être immatriculé dans un pays du Commonwealth.

8. (1) A la demande, accompagnée de l'acquittement des droits requis par les réglements, d'un résident du Canada voulant utiliser, pour faire du cabotage au Canada, un navire autre qu'un navire canadien, la Commission peut délivrer, sous réserve du présent article, avec les modalités qu'elle estime appropriées, une licence auto-risant ce navire à faire du cabotage au Canada pour une période spécifiée dans la licence et qui ne peut dépasser douze mois à la Commission pour la date de délivrance.

(2) Par dérogation au paragraphe (1), la Commission peut, sous réserve du présent article, délivrer, pour des navires visés au paragraphe (1) une licence pour une période de plus de douze mois si elle considère que les accords régissant l'utilisation du navire pour le cabotage font de tous les critères qu'elle juge applicables, notamment,

(3) La Commission doit, pour délivrer une licence de douze mois, prendre en compte les moyens physiques, techniques et commerciaux dont pas être conclus pour douze mois ou moins.

La Commission doit, pour délivrer une licence de douze mois ou plus, tenir compte des préoccupations suivantes :

- (i) Le navire faisant l'objet de la demande;
- (ii) Les navires canadiennes rasonnablement disponibles, et peuvent disposer pour assurer le service décrit dans la demande;
- (iii) Les navires admis en franchise et immatriculés sous pavillon canadien qui sont rasonnablement disponibles pour faire face à la demande;

avant le 1<sup>er</sup> janvier 1976.

pour l'ordre 1, intégralité des droits de douanes a été acquittée b) le navire est un navire construit et immatriculé à l'étranger 1972 et la date du dépôt de sa demande; ou

et l'également fait du cabotage au Canada entre le 24 septembre un pays du Commonwealth et avant, sans interruption, régulièrement le navire était, sans interruption, immatriculé et construit dans a) entre le 24 septembre 1973 et la date du dépôt de sa demande,

le requérant la convainc que

(2) la commission ne délivre le permis prévu au paragraphe (1) que si délivrance.

7. (1) la commission peut, à la demande du propriétaire d'un navire dans le permis et qui ne peut dépasser douze mois à compter de la le navire à faire du cabotage au Canada pendant une période spécifiée autre qu'un navire canadien, délivrer gratuitement un permis autorisant b) comptabiliser ces marchandises.

1, un quelconque des ports que désignent ces réglements; et établisse par le gouvernement en conséil, à un préposé des douanes de prescrits par les réglements d'applications du présent article a) soumettre un rapport de livraison, à la date et de la manière

personnes qui livent ainsi les marchandises doivent expatriées du Canada et, aux fins de la loi sur les douanes, les bord du navire en vue de leur livraison à un port étranger, réputés mer visé au paragraphe (1) sont, dès la date de leur chargement a) les marchandises se trouvant sur tout navire d'un ouvrage en b) comptabiliser ces marchandises.

1, un quelconque des ports que désignent ces réglements; et établisse par le gouvernement en conséil, à un préposé des douanes de prescrits par les réglements d'applications du présent article a) soumettre un rapport de livraison, à la date et de la manière

marchandises doivent fins de la loi sur les douanes, les personnes qui livent ainsi les décret au présent paragraphe, réputées importées au Canada; aux provinces, sont, dès la date de leur livraison à un ouvrage en mer délivrées en vertu d'une loi du Parlement ou de la législation d'une de ressources naturelles conformément à un permis ou une licence d'un ouvrage en mer servant à l'exploration ou à l'exploitation 6. (1) les marchandises provenant d'un port situé à l'étranger, sauf

4. (1) Les navires autres que les navires canadiens ne peuvent faire du cabotage au Canada qu'en vertu d'un permis ou d'une licence délivrées en application de la présente loi.

(2) Par dérogation à la présente loi, le cabotage au Canada ne comprend pas

a) Le transport à titre gratuit entre des ports situés au Canada de conteneurs vides dans le but de les remettre en place pour les expédier au Canada;

b) Le transport, entre des ports situés au Canada, d'une cargaison expédiée d'un port étranger ou à destination d'un tel port lorsqu'e cette cargaison a été débarquée, par suite de force majeure, à un port situé au Canada;

c) Le transport de passagers au départ ou à destination d'un port situé au Canada lorsque ce transport est considéré par la commission comme faisant partie d'un voyage dont l'objet principal est le transport de ces passagers au départ ou à destination;

d) Le transport de marchandises ou autre activité par les autorités ou les classes de navires ainsi que celles faites durant les périodes classées de navires ainsi que celles faites durant les périodes déterminées par des règlements d'application du présent alinéa

e) Le grand cabotage, sauf celles faites par les navires ou les établissements par des règlements d'application du présent alinéa

5. A la demande du propriétaire d'un navire canadien, la Commission doit délivrer gratuitement un certificat identifiant ce navire etablis par le gouvernement en conséil.

„navire construit à l'étranger“ désigne un navire immatriculé ou  
„navire immatriculé à l'étranger“ désigne celle qui n'a pas été  
construite au Canada;  
„navire étranger“ désigne un navire immatriculé ou  
autrement inscrit à l'extérieur du Canada;  
„port“ désigne tout port ou autre lieu, que la loi lui reconnaîtse  
ou non le statut de port public, où les navires peuvent soit  
chercher abri soit embarquer ou débarquer des marchandises ou  
„préposé des douanes“ signifie une personne employée pour l'ap-  
plication ou l'exécution de la loi sur les douanes et comprend  
un membre de la Gendarmerie royale du Canada;  
„propriétaire“, relativement à un navire, désigne la personne  
ayant, à l'époque considérée, la possession et l'usage du  
navire par l'effet de la loi ou d'un contrat.

3. La présente loi a pour objet de donner aux navires canadiens une  
sélection des principes suivants:

a) Le cabotage au Canada doit être réservé aux navires canadiens  
dans la mesure où ils peuvent assurer au public un service  
approprié; et

b) en l'absence d'un service approprié par des navires canadiens,  
des navires autres que des navires canadiens peuvent y être  
autorisés, sous réserve

(i) des considérations économiques, géographiques ou autres  
ayant trait à l'intérêt national ou public, et  
(ii) de l'accès au droit à déterminer la nature

## OBJET DE LA LOI



2. Dans La Présente Loi,

a) Le transport maritime ou, au cours du même voyage, Le transport maritime au Canada" comprend, sauf dispositions contraires,

b) entre un port étranger, dans un port étranger,

c) effectués au départ et à destination d'un port situé au Canada,

d) entre un port situé au Canada et tout ouvrage en mer servant à l'exploitation ou à l'exploitation des ressources naturelles conformément à un permis ou à une licence délivrée en application d'une loi du Parlement ou de la Législature d'une province, ou

e) le remouillage ou le sauvetage dans les eaux canadiennes sauf dans le cas d'un navire en détresse,

f) le dragage de tuyaux et la pose ou le levage de câbles ainsi que l'exploration ou l'exploitation des ressources naturelles,

g) toute activité liée à celles décrites aux lignes a), b) c), et d), utilisées dans les eaux canadiennes, dans les eaux canadiennes,

h) le transport de passagers entre deux ports situés au Canada ou dans les limites d'un même port situé au Canada;

INTERPRETATION

1. Cet annexe contient un nombre de dispositions qui servent à insérer dans le projet de loi sur le cabotage sensiblement sous la même forme dans l'agence il apparaît ci-dessous. Le projet de loi contiendra également des dispositions se rapportant à l'applica-tion, à la publication de rapports dans La Gazette du Canada, aux dispenses transitoires, aux modifications corrélatives et à la proclamation.



dans la liste des marchandises, le même facteur de multiplication a été utilisé pour chaque marchandise. Si cette méthode reste inchangée dans la version définitive, elle aura pour effet d'annuler la liste des marchandises. La modification des facteurs de multiplication dépendra des observations par les parties intéressées. La liste des marchan-

dises elles-mêmes a été tout simplement empêtrée au tarif des douanes et il importe de rappeler que, dans le présent projet de loi, comme dans le RILL C-61, les résultats doivent être publiés dans la Gazette du Canada avant leur entrée en vigueur et ainsi, les parties intéressées auront encore la chance de présenter des observations. Il est, par conséquent, évident que la version définitive des réglements représentera les opinions des parties intéressées.

Par exemple, un ensemble de projets de réglements est joint au document à l'annexe II et il importe de souligner qu'il est inclus à titre d'illustration de la présentation probable des réglements et non à titre d'indication d'options rigides concernant les facteurs de multtiplication qui ont été inclus.

Certains cas, de la délivrance d'une licence sans droit. Le projet de loi visera à ce que les réglements tiennent compte des charges pour l'utilisation d'un navire étranger. Afin de créer une telle souplesse, expéditeurs déboursent en moyenne moins qu'ils ne le font actuellement dans non complets, de la valeur des marchandises expédiées et même, dans le développement des possibilités financières qu'à l'expéditeur de payer ces droits, mais devrait aussi être suffisamment souple afin que l'ensemble des navires possibles finalement, les seulesment des navires canadiens au départ, à imposer un droit pour l'utilisation d'un navire non canadien, le barème des droits ne devrait pas dépendre essentiellement, pour la politique d'encouragement à la participation entière industrielle, on a concilié que même si, dans la plupart des cas, il était difficile, au niveau des discussions avec les provinces et celles du Bill C-61. A la suite des discussions avec les provinces et les nouvelles dispositions sont également très différentes de

## 5. REGLEMENTS

A part ces changements, les dispositions relatives à la délivrance à un ou, dans des circonstances spéciales, supérieure à un an. Légale les licences pourront être délivrées pour une période inférieure des licences seront fondamentalement les mêmes que celles du Bill C-61 selon

au ministre, comme c'était prévu au Bill C-61. Les autorisations ou lors de demandes d'urgence où seront alors présentées plus court que la période normale de 30 jours, lors de circonstances aussi une disposition permettant de présenter des demandes dans un délai par l'organisme délivrant les licences. A l'instant du Bill C-61 il aura les mêmes demandes doivent être présentées et les décisions rendues seraient de simplifier les procédures et de clarifier les délais dans des audiences publiques ainsi que de la procédure d'appel, on tentera d'ajout une nouvelle mesure de sécurité, de la possibilité de tenir

En dépit de la complexité accrue de la législation à cause de délivrer les licences est d'avoir que les cas présentent des problèmes. Intérêssées à présenter une demande d'emettre des observations; cette dispo-sition prévoira la tenue d'audiences publiques lorsqu'une situation présente une demande d'emettre des observations; cette dispo-

locale, régionale ou provinciale et sur l'industrie. Les expéditions et destinataires sur l'économie

c) Les répercussions de la délivrance d'une licence sur l'île commerciale du navire.

d) être disponibles ainsi que leur effet sur la rentabilité des taux reclamés par tous les navires susceptibles navire immatriculé au Canada et raisonnablement disponibles.

a) Le caractère approprié du navire étranger ou de tout navire étranger appartenant à une compagnie qui délivre les licences détermine si la délivrance complètement différentes de celles du Bill C-61. Ces dernières laissent largement les dispositions relatives à la délivrance des licences se rattachant à un navire étranger.

inclusivement, entre autres:

donnent de vraies tentatives pour l'organisme en cause dans sa décision. Ces critères sont de loi régularise ce pouvoir mais indiquera explicitement les critères du projet de loi régulariser étranger était dans l'intérêt public. Le nouveau à une licence à un navire étranger les licences le choix de déterminer si la délivrance à l'organisme qui délivre les licences le droit de déterminer si la délivrance complètement différentes de celles du Bill C-61. Ces dernières laissent largement les dispositions relatives à la délivrance des licences se rattachant à un navire étranger.

#### 4. LICENCES ACCORDÉES AUX NAVIRES ÉTRANGERS

Les sociétés qui détiennent "droits acquis" inclus dans le Bill C-61 le servent également dans le nouveau projet de loi et servent accrus, de façon minime, afin de couvrir le cas de navires constitutifs et immatriculés à l'étranger pour leur lessives la totalité des droits douaniers à être acquittée et pour leur lessives ou croit qu'il existe un certain engagement de la part du gouvernement, en raison de ce paiement.

#### 3. PERMIS ACCORDÉS AUX NAVIRES BATTAINT PAVILLONS DU COMMONWEALTH ET EFFECTUANT PRÉSENTEMENT DU CABOTAGE

En ce qui à trait aux politiques susmentionnées, les exceptions techniques devaient initialement être incluses dans un règlement; quant aux dispositions vertitables à l'égard des passagers, elles visent à s'assurer que les croisières prévoit généralement à l'égard des passagers, qui sont très préoccupées sur la côte ouest du Canada, ne sont pas couvertes par la législation; un moyen sera prévu pour les expatriations de ce type de navires afin qu'ils puissent obtenir de l'organisme qui délivre les permis des régions préalables relatives à leurs activités; le grand cabotage sera traité de façon tout à fait inverse à celle du Bill C-61 et la clause générale d'exclusivité, qui n'est pas dans le Bill C-61, a été empêchée à la loi sur la marine marchande du Canada et à la loi sur les douanes, tout à la fois de couvrir le cas de navires constitutifs et immatriculés à l'étranger, également dans le nouveau projet de loi et servent accrus, de façon minime, afin de couvrir le cas de navires constitutifs et immatriculés à l'étranger pour leur lessives la totalité des droits douaniers à être acquittée et pour leur lessives ou croit qu'il existe un certain engagement de la part du gouvernement, en raison de ce paiement.

d) pourvoir généralement à l'excuse, par décret du conseil, ce type de navigation entre tout port ou endroit du Canada, lorsqu'e celle exclue est susceptible d'être avantageuse pour le Canada.

1. DECLARATION D'OBJET

actuelle transportée par les navires du Commonwealth, le seul fait de leur admissibilité au cabotage, sans paiement de droit, contribue à maintenir les taux des propriétaires de navires canadiens à un bas niveau. La position prise en rapport avec le projet de loi est que si les taux du Commonwealth sont meilleures fois inférieures aux taux nationaux, ils sont davantage sujets à des fluctuations parce qu'ils sont fondés sur les taux du marché mondial. La restriction particulière du cabotage effectuée en 1965 a démontré que la concurrence au sein de l'industrie canadienne maintiendrait conformément à nos intérêts nationaux, il s'agit d'un niveau bas et plus stable.

Conformément à la politique établie, le projet de loi contient un certain nombre de dispositions relevant différemment de celles du Bill C-61.

ces différences peuvent se résumer comme suit:

tière, on a souligné que si une faible proportion de cargaison est à l'heure finalement, lors des discussions avec les provinces et avec l'indus-

en moyenne moins coûteux.

en fonction du rendement financier de l'expéditeur lui-même et sera sans doute système proposé dans le nouveau projet de loi est, du moins en partie, orienté avec l'utilisation et la valeur marchande du navire. En compensation, le avec un navire étranger, en vertu du système actuel, est arbitraire, sans rapport pour des cas particuliers. Par contre, on peut dire que le coût d'utilisation acute, mais cette assurance ne peut être donnée comme une garantie positive que le régime propose servir moins coûteux pour les expéditeurs que le régime

Les provinces et l'industrie souhaitent aussi l'assurance

désir qui sera respecté dans le nouveau projet de loi.

garanties et des exceptions soient précisées dans le texte de loi lui-même, étrangers pourraient ou non effectuer du cabotage. Ils pourraient que des franchises permis pour déterminer, dans des cas particuliers, si des navires viennent au port au discrétionnaire que la loi accorde à l'organisme de délit-tatinent au port, l'opposants au permettre projet de loi s'objecte-

être résolu.

soulvées en rapport avec les dispositions du Bill C-61 sur le cabotage ont concrètes par la question et avec l'industrie, un certain nombre de problèmes au cours de discussions tenues avec les provinces les plus

de cargaison transportée.

calculé à partir de l'utilisation prévue du navire, du type et de la quantité pourront effectuer du cabotage après le paiement d'un droit raisonnable, n'est pas adéquate pour un service donne, des navires de toutes les nations position de la marine marchande canadienne, mais de reconnaissance que lorsqu'elle cabotage visé donc à continuer de protéger dans une certaine mesure, la

Essentiellement, la politique du gouvernement en matière du

compte de sa situation économique.

un expéditeur pourra, au besoin, utiliser un navire étranger à un coût tenant résultat du paiement d'un droit douanier, en vertu du nouveau régime de droits, en vue de fixer un droit raisonnable. Contrirement à la situation arbitraire pourvu que l'on tienne compte des facteurs économiques propres aux expéditeurs tous les navires étrangers sur un même pied favoriser les expéditeurs,

tionsnelles, a aucun rapport avec l'utilisation que les expéditeurs et les destinataires canadiens font du navire. On croit qu'un système traitant le paiement des droits douaniers établis selon une base mensuelle proposée du cabotage est accordé à des navires étrangers non-membres du Commonwealth, le paiement des droits douaniers établis selon une base mensuelle proposée du cabotage aussi reconnaître que lorsque la permission d'effectuer

Il faut aussi reconnaître que lorsque la permission d'effectuer

En vertu du Communiqué d'accord entre les deux parties, le Canada et les États-Unis, les navires canadiens et américains peuvent échapper à l'application de la réglementation sur les droits douaniers au port d'entrée. Les navires canadiens et américains peuvent également échapper à l'application de la réglementation sur les droits douaniers au port d'entrée. Les navires canadiens et américains peuvent également échapper à l'application de la réglementation sur les droits douaniers au port d'entrée.

Selon l'interprétation qu'il en a été faite depuis 1931, le Commonwealth a été accordé des avantages aux navires immatriculés dans tous les pays du Commonwealth, y compris ceux qui n'existaient pas en tant que nations distinctes au moment de la signature de l'entente. A cette époque, les colonies et les territoires représentés au sein du Commonwealth avaient peu ou pas de navires immatriculés pourtant effectuer du cabotage au Canada. A l'heure actuelle, bon nombre de ces pays du Commonwealth offrent des pavillons de compagnie et ont des flottes importantes.

L'objectif principal du Commonwealth est d'agréer l'accord de sa signature entre les deux parties. Le résultat de ce processus sera la mise en place d'un système de protection des droits des navires qui respecte les normes internationales et qui prend en compte les besoins spécifiques de l'Inde et du Canada.

En vertu de ce règlement, le capotage au Canada, comme dans bien d'autres pays, a toujours été restreint dans une certaine mesure. Du fait que le Canada est membre du Commonwealth et, plus particulièrement, en raison des dispositions du Commonwealth Merchant Shipping Agreement, signé en 1931, l'interdiction d'utiliser des navires étrangers exceptés navires construits et immatriculés au sein du Commonwealth.

Pour comprendre le fondement de La Politique de cabotage, il est nécessaire d'examiner brièvement le régime établi en vertu du British Commonwealth Merchant Shipping Agreement toujours dans La Partie XV de la loi sur La marine marchande du Canada.

L'objet du présent document est d'expliquer la politique fondamentale du gouvernement en matière de cabotage au Canada et de la précision en mentionnant les dispositions majeures de la nouvelle loi.

Vers la fin des années '60, M. Howard Darling a été chargé de préparer une étude sur cette question pour le gouvernement. Suite à son rapport, des discussions internes ont été tenues entre les ministères concernant le cabotage. Après cette annnonce, le Canada a abandonné certaines dispositions du British Commonwealth Merchant Shipping Agreement qui prévoyaient un traitement semblable pour tous les navires de cabotage des divers pays du Commonwealth. Ce résultat n'a pas changé automatiquement la loi canadienne. Pour procéder à une petite révision, il devient nécessaire de réviser la partie XV de la loi sur la marine marchande du Canada tout en créant une nouvelle politique sur le cabotage au Canada.

En 1973, le gouvernement a déposé en Chambre le Bill C-61 dont il annonce l'intention du gouvernement de mettre en œuvre un programme à annonec. M. Jean Marchand, en qualité de ministre des Transports,

politisante sur le cabotage.

Les provinces qui seraient le plus concernées par des modifications à la législation internationale et des discussions officielles ont eu lieu avec le gouvernement au sujet de la partie XV de la loi sur la marine marchande du Canada portant sur le cabotage au Canada.

Depuis un certain nombre d'années, le gouvernement étudie l'utilisation

#### EXPOSÉ DE POSITION

#### PROJET DE LOI SUR LE CABOTAGE

en raison de cette divergence, les dispositions sur le cabotage ont été retirées du Code maritime qui a été présentée de nouveau au cours de l'époque, le ministre des Transports s'était engagé à tenir des discussions avec les provinces intéressées et le secteur industriel en prévision de l'introduction d'un projet de loi, nouveau et distinct, sur le cabotage. Ces discussions ont aidé à la rédaction d'un nouveau projet de loi qui sera bientôt déposé en Chambre. (Voir Annexe I pour un aperçu des dispositions sur le projet de loi sur le cabotage).

La présente session du Parlement sous le titre de Bill C-41. A la même date, le ministre des Transports a été présenté de nouveau au cours de l'époque, le ministre des Transports s'est engagé à tenir des discussions avec les provinces intéressées et le secteur industriel en prévision de l'introduction d'un projet de loi, nouveau et distinct, sur le cabotage.



Ottawa Lang

Votre tout dévoué,

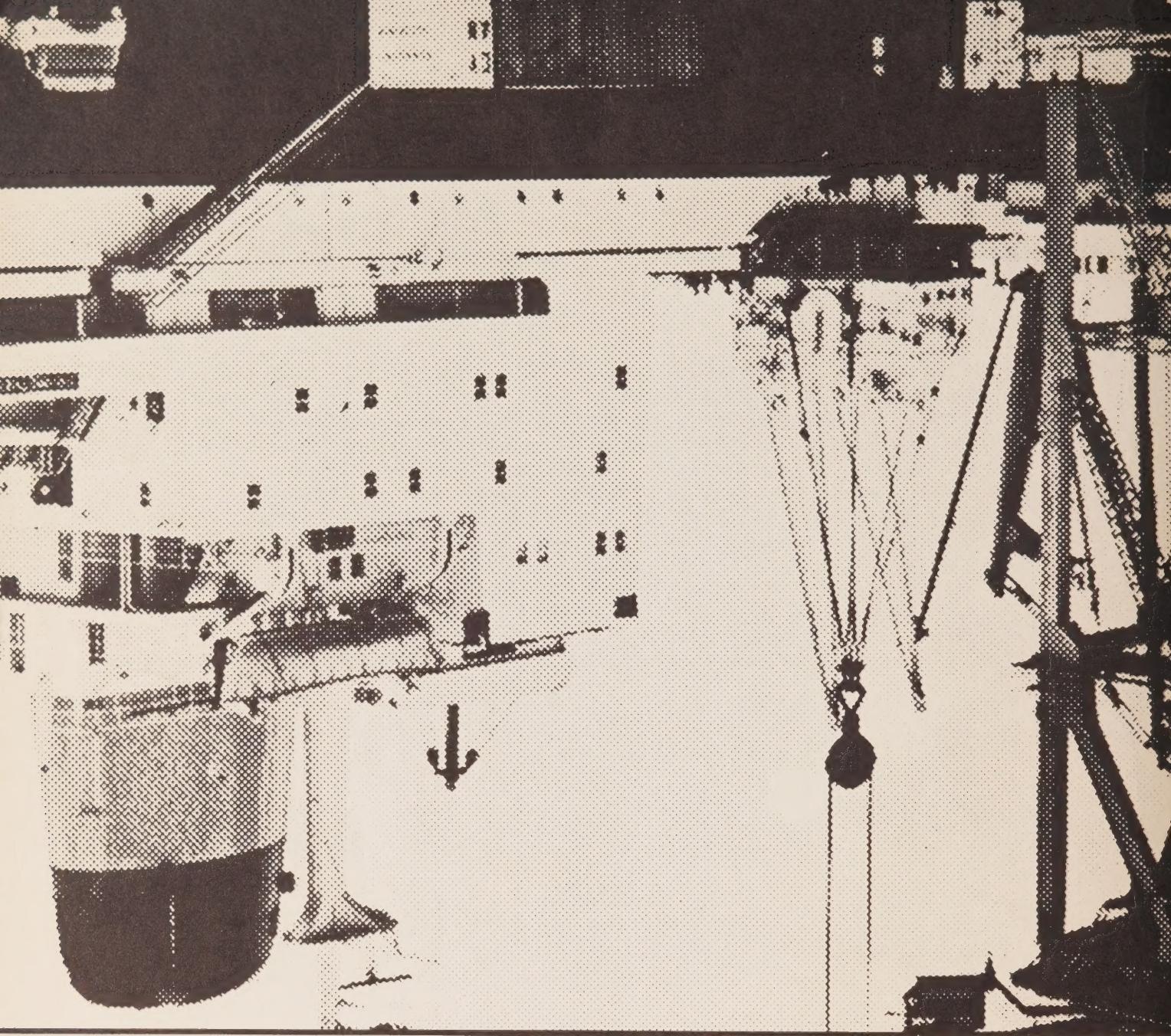
objectifs fondamentaux de la politique sur le cabotage.  
répondre aux préoccupations exprimées sans altérer les  
des plus bénéfiques et je crois qu'il a été possible de  
projet de loi. Cette forme de consultation s'est avérée  
provinces et du secteur industriel intéressés par le  
approfondies tenues entre mes officiers, et ceux des  
des provinces et sont le fruit de discussions  
m'ont été exprimées lors de réunions avec mes homologues  
modifications opérées reflètent les préoccupations qui  
problème et celle qui inspire à la première loi.  
explique la différence entre cette fagon d'aborder le  
que je proposerai dans le nouveau projet de loi et  
L'exposé de position traité des dispositions modifi-  
nouveau et distinct, sur le cabotage.  
Bill en prévision de l'introduction d'un projet de loi,  
les dispositions sur le cabotage avaient été retirées du  
session sous titre de Bill C-61, et que par la suite  
au Code maritime, dépose en Chambre lors de la dernière  
catégories projets sur le cabotage avaient été incorporées  
Vous souviendrez que les premières modifications  
et les intentions du Gouvernement à la politique au nouveau  
L'exposé de position sous ce pli décrivant la politique au Canada.  
j'ai l'avantage de porter à votre attention



No de catalogue T22-36/1977  
ISBN 0-662-01032-9

Catalogue No. T22-36/1977  
ISBN 0-662-01032-9

© Ministre des Approvigionnements et Services Canada 1977  
© Minister of Supply and Services Canada 1977



1977

Exposé de position sur les répercussions  
du Bill proposé sur le cabotage au Canada

# LA LOI SUR LE CABOTAGE

Marine  
Marine

Transport  
Canada  
Marine

